

En levande gata

Ett gestaltungsförslag baserat på Jan Gehls teorier om stadsliv



Linnéa Johansson

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
EX0499 Projekt i landskapsarkitektur, 2012, 15 hp på landskapsarkitektprogrammet, Uppsala
Nivå: Grundnivå G2E
© Linnéa Johansson
Titel: En levande gata — Ett gestaltungsförslag baserat på Jan Gehls teorier om stadsliv
Engelsk titel: A Living Street — A Street Design Based on Jan Gehl's Theories on Street Life
Nyckelord: Gehl, gångfartsgata, Shared Space, stadsliv, Svartbäcksgatan
Handledare: Lena Steffner, SLU, Institutionen för stad och land
Examinator: Ulla Myhr, SLU, Institutionen för stad och land
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>
Alla fotografier är tagna av författaren om inget annat anges.

Sammandrag

Uppsala är ett exempel på en kommun som enligt sin senaste översiktsplan ska eftersträva främjandet av stadsliv, något som jag har tagit fasta på i denna uppsats som behandlar en del av Svartbäcksgatan, mellan S:t Olofsgatan och Skolgatan, i centrala Uppsala. Detta gatuavsnitts läge samt stora utbud av målpunkter ger förutsättningar för ett ökat stadsliv, vilket skulle kunna uppnås genom att gatan byggdes om. Uppsala kommun planerar också en ombyggnad av gatan, vilket gjorde det extra intressant för mig att arbeta med Svartbäcksgatan. För att få reda på hur stadsrummens form kan påverka stadslivet använde jag mig av den danske arkitekten Jan Gehls forskningsresultat som de presenteras i hans bok *Byer for mennesker*. Syftet med arbetet var att undersöka hur Jan Gehls teorier om främjandet av stadsliv kan tillämpas i en gestaltning. När jag läst *Byer for mennesker* kunde jag sammanfatta de av Gehls slutsatser som var av betydelse för Svartbäcksgatan. Dessa delade jag upp i sex kategorier som låg till grund för min inventering och analys av gatan. Jag valde också att komplettera Gehls slutsatser med information om tillgänglighet och trafikplanering, eftersom jag ansåg att Gehls diskussion av dessa ämnen var allför översiktligt för att kunna utgöra underlag till min gestaltning. Den kompletterande informationen fann jag i litteratur och elektroniska dokument samt i samtal med sakkunniga inom trafikplanering. Mitt arbete resulterade dels i en sammanfattning av *Byer for mennesker* samt i en inventering och en analys av den aktuella delen av Svartbäcksgatan och dels i ett gestaltungsförslag. Gestaltungsförslaget omfattar en översiktlig plan över hela gatupartiet samt en skiss av en ny fasad till Linnéträdgården. I slutet av arbetet ger jag ett svar på min frågeställning och granskar mina resultat. En intressant fråga som jag uppmärksammar är om det är möjligt att kombinera Shared Space med tillgänghetsanpassning i gatumiljöer. I litteratursökningen framkom det att mycket av det som kännetecknar Shared Space, som blandning av flera trafikantgrupper i ett gemensamt gaturum och avsaknad av egentliga övergångsställen, kan göra det svårt att ta sig fram för bland andra grupper med olika typer av orienteringssvårigheter samt barn och äldre.

Abstract

Uppsala is an example of a municipality that according to its latest comprehensive plan shall strive for the promotion of city life. I have kept this in mind while writing this bachelor thesis which concerns a part of Svartbäcksgatan, a street in the centre of Uppsala, situated between Skolgatan and S:t Olofsgatan. This part of the street has a favourable location and a great range of attractions that provide opportunities for increased street life, which could be achieved by a reconstruction of the street. This is something the municipality of Uppsala is planning to do, which made working with Svartbäcksgatan especially interesting to me. To find out how the street's built form can affect the street life, I used the Danish architect Jan Gehl's research as presented in his book *Cities for people*. The aim of my work was to explore how Jan Gehl's theories on the promotion of street life can be applied in a design. When I had read *Cities for people* I could sum up those of Gehl's conclusions relevant to Svartbäcksgatan. I divided them into six categories which formed the basis for my inventory and analysis of the street. I also chose to complete Gehl's conclusions with information on accessibility and traffic planning, because I considered Gehl's discussion of these subjects too brief to form the basis for my design. I found the additional information in literature and electronic documents as well as through discussions with experts in traffic planning. My work resulted partly in the summary of *Cities for people* and in an inventory and analysis of the relevant part of Svartbäcksgatan and partly in a design proposal. The design proposal includes a simple plan of the entire street portion and a sketch of a new facade to the Linnaeus Garden. In the end of the thesis, I give an answer to my question at issue and examine my results. An interesting problem which I also point to is whether it is possible to combine Shared Space with the promotion of accessibility in street spaces. The literature search revealed that much of what characterizes Shared Space, as mixing vehicles and pedestrians in the same street area and lack of proper pedestrian crossings, can make it difficult to get about for, among others, people with different types of orientation difficulties, children and elderly.

Introduktion

En stad består inte bara av arkitektur och infrastruktur, det som verkligen utgör staden är människorna i den och det är också dem som staden är till för. Staden är en mötesplats som växer sig allt större. Enligt Sida (2009) så lever idag omkring halva jordens befolkning i urbana miljöer och om 50 år kommer den andelen att ha ökat till två tredjedelar. Att utveckla våra städer kommer därför att vara en viktig uppgift för bland andra arkitekter och planerare världen över.

Idag är hållbarhet ett självklart begrepp när vi talar om stadsutveckling och enligt Naturvårdsverket (2012) omfattar det både social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Den danske arkitekten Jan Gehl (2010, s. 73) menar att alla dessa dimensioner gynnas av en strävan efter den levande staden, efter stadslivet.

Jan Gehl

Den danske arkitekten Jan Gehl har utforskat livet i staden sedan 1965 skriver Svensson (2010) och berättar att det var under en italienresa som Gehl och hans fru, psykologen Ingrid Gehl, började studera hur stadsrummens utformning påverkade invånarnas sociala liv. Svensson berättar också att Gehl idag har ett eget arkitektkontor, Gehl Architects, som utvecklar strategier för att främja stadslivet i städer världen över. Kontorets arbetsmetoder innefattar att räkna människor på olika platser i staden och studera deras beteenden (Svensson 2010).

I en intervju berättar Gehl för Guwallius (u.å.) om sitt arbete med den sociala aspekten av stadsrum. Enligt Guwallius anser Gehl att den mänskliga kroppen är nyckeln till en god stadsplanering. Han vill också få arkitekter och stadsplanerare som omedvetet är kvar i modernismens ideal att istället utgå från den mänskliga kroppens dimensioner. Gehl förklarar för Guwallius att det handlar om planering i ögonhöjd istället för från ett fågelperspektiv och en omprioritering från bilanpassade städer till städer som är anpassade för fotgängare och cyklister.

Stadsliv enligt Gehl

Gehl (2010, s. 35) nämner att undersökningar gjorda i Köpenhamn visar att det är människor i färd med att göra något, snarare än butiker, som fångar vårt intresse och lockar till uppehåll när vi rör oss genom staden. På så sätt är stadslivet i sig en viktig attraktion i våra städer (Gehl 2010, s. 73) och en självförstärkande process (Gehl 2010, s. 75). Gehl (2010, s. 73) menar att ett varierat stadsliv är förutsättningen för en levande stad. En levande stad beskriver han också som en stad som signalerar vänlighet, tillmötesgående och sociala möjligheter. Det är alltså människors upplevelse av staden

som är viktig enligt honom. Gehl (2010, s. 73) tolkar stadsliv som människors närvaro i stadens gemensamma rum, men han poängterar att det inte bara är *hur många* människor som vistas på platsen som spelar roll utan också *hur* de vistas på platsen. Han definierar graden av stadsliv som hur mycket det finns att se på och uppleva inom ett avstånd av cirka 100 meter när man färdas genom staden. Enligt Gehl (2010, s. 45) utgör detta avstånd det *sociala synfältet*, inom vilket man kan se andra människor. Gehl skriver vidare att aktiviteten som sker inom det sociala synfältet beror både av hur många som vistas där och hur länge de gör det. På så sätt kan färre människor som färdas långsamt och gör många uppehåll ge en högre nivå av stadsliv än fler människor som rusar igenom stadsrummen (Gehl 2010, s. 81). På detta resonemang följer att omställning till ett långsammare färd sätt främjar stadslivet, vilket är ett av skälen till att Gehl (2010, s. 81) förespråkar en omställning från biltrafik till gång- och cykeltrafik i städerna.

Vinster med ett ökat stadsliv

Gehl (2010, s. 73) anser att en levande stad är en förutsättning för en trygg, hållbar och hälsosam stad. Han beskriver hur den ökande bilismen under de senaste 50 åren gjort det allt svårare att gå och cykla i städerna. Han slår fast att man genom att förbättra för fotgängarna också främjar stadslivet (Gehl 2010, s. 29). Han menar också att cyklisterna bidrar till stadslivet genom att de snabbt kan kliva av cykeln när något intressant dyker upp (Gehl 2010, ss. 192-193). Fler exempel som berör social hållbarhet är att stadsliv enligt Gehl (2010, s. 107) främjar trygghet genom att fler ögon ser vad som händer i stadens utemiljö och genom att det demokratiska samhället stärks när alla har tillgång till och kan mötas i stadens rum.

En omställning från biltrafik till gång- och cykeltrafik kombinerat med kollektivtrafik har flera fördelar hävdar Gehl (2010). Fördelar kopplade till ekologisk hållbarhet är att utsläppen av föroreningar och koldioxid minskar, användandet av fossila bränslen minskar samt att gång-, cykel- och kollektivtrafiken tar upp mindre plats än biltrafiken (Gehl 2010, s. 117). Det senare bidrar även till ekonomisk hållbarhet. Hälso nyttan av en övergång mot gång och cykling som färdmedel är också stor då många människor idag är överviktiga på grund av stillasittande arbeten och fritidssysselsättningar (Gehl 2010, s. 123). Att stärka människors hälsa kan bidra till både ekonomisk och social hållbarhet.

Ett arbete om att gynna stadslivet

Efter att ha varit i kontakt med Ramböll och Uppsala kommun utarbetade jag ett förslag till omgestaltning av en del av den i Uppsala belägna Svartbäcksgatan, som kommunen planerar att bygga om¹. Uppsala kommun (2010, s. 25) slår i den senaste översiktsplanen fast att staden ska bli mer attraktiv genom satsningar på stadslivet,

en strävan som jag fann lämplig att applicera på Svartbäcksgatan. Innan projektets början hade jag ett samtal med Karin Åkerblom (processledare Stadsutveckling) och Tom Karlsson (gatu- och parkchef) från Uppsala kommun samt Michael Eriksson (enhetschef för Samhällsbyggnad) och Mario Rivera (trafikplanerare) från Ramböll. Tillsammans diskuterade vi gatans förutsättningar, vilket gav mig idéer om vad jag skulle skriva om.

För att ta del av teorier om hur stadsrummets utformning påverkar stadslivet läste jag Jan Gehls senaste bok, *Byer för mennesker* (2010).

I denna uppsats ger jag en sammanfattning av Jan Gehls forskningsresultat för att sedan pröva om de är relevanta och möjliga att tillämpa i en gatugestaltning i Uppsala. Detta kan vara av intresse för praktiker och akademiker som arbetar med stadsrummens utformning, för boende och näringsidkare vid Svartbäcksgatan, för Uppsala centrums trafikanter samt för dem som är intresserade av Jan Gehls forskning.

Syfte

Att undersöka hur Jan Gehls teorier om främjandet av stadsliv kan tillämpas i en gestaltning.

Frågeställning

Hur kan man använda Jan Gehls bok *Byer för mennesker* vid omgestaltning av en del av Svartbäcksgatan i Uppsala, där målet är att förbättra förutsättningarna för stadsliv?

Mål

Jag ska presentera ett övergripande gestaltningsprogram för gatan i form av sektioner, en enkel plan, exempel på lämpliga material och möblemang samt fördjupande skisser över partier som kräver det.

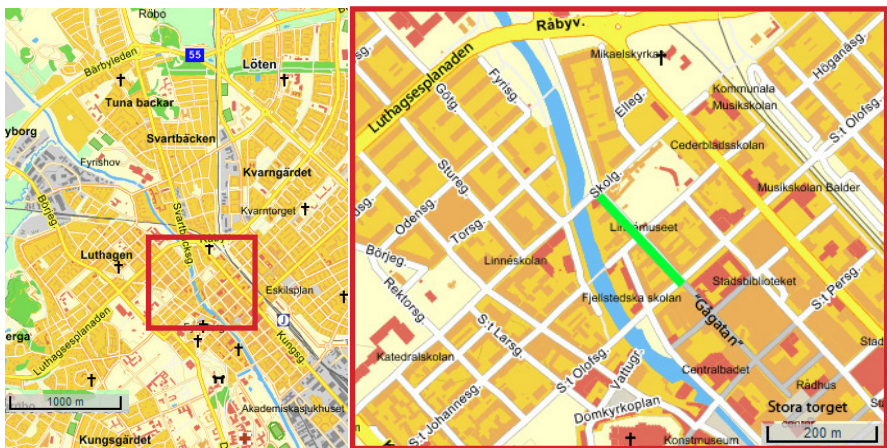
Avgränsningar

- » Jag fokuserar på att gestalta ett gaturum som främjar stadsliv och prioriterar det framför andra tänkbara mål, som till exempel bevarandet av gatans historiska värden. Detta för att kunna lyfta fram stadslivsaspekten även då den står i konflikt med andra intressen.
- » Jag ska endast arbeta med den del av Svartbäcksgatan som ligger mellan S:t Olofsgatan och Skolgatan, eftersom det är denna del som kommunen planerar att bygga om. Dessutom upplever jag den som en väl avgränsad del av Svartbäcksgatan, genom att arkitekturen skiljer ut sig och genom att gatupartiet begränsas av två större korsingar vid S:t Olofsgatan respektive Skolgatan.

Platsbeskrivning

Svartbäcksgatan är den norra infarten till centrala Uppsala, se karta på nästa sida. Gatan utgår från Stora torget och löper mot nordväst till Skolgatan där den viker av mot nordnordväst och fortsät-

¹ Samtal med Karin Åkerblom (processledare Stadsutveckling) och Tom Karlsson (gatu- och parkchef) från Uppsala kommun samt Michael Eriksson (enhetschef för Samhällsbyggnad) och Mario Rivera (trafikplanerare) från Ramböll, 2012-02-14.



De röda rutorna visar samma område. Gatuavsnittet som berörs i uppsatsen är markerat i grönt i kartan till höger.
Kartor från Eniro (u.å.).
© Lantmäteriet Medgivande I2012/0021

ter fram till Bärbyleden. Mellan Stora torget och S:t Olofsgatan är Svartbäcksgatan gågata och utgör Uppsala centrums största shoppinggata.

Den del av gatan som behandlas i denna uppsats ligger mellan S:t Olofsgatan och Skolgatan, det vill säga nordväst om gågatan. I resten av uppsatsen är det denna del som åsyftas när det står om Svartbäcksgatan.

Korsningen S:t Olofsgatan/Skolgatan är under ombyggnad (maj 2011) för att bli mer framkomlig, säker och tillgänglig för alla trafikanter (Uppsala kommun 2011b). Kommunen håller också på att utarbeta en ny detaljplan för att kunna bygga en ny servicebyggnad till Linnéträdgården (Uppsala kommun 2011a).

Fortsättningen på Svartbäcksgatan norr om Luthagesplanaden ska enligt översiktsplanen bli ett stadsstråk (Uppsala kommun 2010, s. 45). Ett stadsstråk beskrivs som ett *gatuavsnitt med innerstadskaraktär, med många besöksfunktioner och väl utformade offentliga rum som inbjuder till vistelse* (Uppsala kommun 2010, s. 25).

Förutsättningar för stadsliv?

Det är relevant att fråga sig om denna del av Svartbäcksgatan har förutsättningar för ett rikare stadsliv. Redan idag känns gatan levande stora delar av dygnet, trots att den är anpassad för biltrafik. Det finns många olika målpunkter längs gatan, se inventering längst ner

på denna sida. Läget i staden, som en länk mellan Uppsalas norra delar och centrum, gör också att många rör sig där. Detta borde ge förutsättningar för ett utökat stadsliv.

Begreppspreciseringar

För att förstå uppsatsen behöver läsaren känna till hur jag använder några viktiga begrepp. Dessa förklaras nedan.

Gågata och Gångfartsområde

Enligt SFS 1998:1 276, 8 kap., 1§ gäller för gångfartsområde att fordon inte får köras snabbare än gångfart och inte parkera någon annanstans än på anordnade parkeringsplatser. Fordonsförare har också väjningsplikt mot gående. Jag tolkar gångfart som 4-5 km/h, vilket Gehl (2010, s. 52) anger. Jag använder begreppet gångfarts-gata för en gata där bestämmelserna för gångfartsområde gäller.

För gågata gäller enligt SFS, 1998:1 276, 8 kap., 1§ samma regler som ovan med tillägget att motordrivna fordon inte får köra på gatan annat än för att korsa den. Undantag gäller dock för varuleveranser till verksamheter på gatan, transporter av gods eller boende till eller från adress på gatan, transport av gäster till eller från hotell eller liknande vid gatan eller transport av sjuka eller rörelsehindrade till eller från adress på gatan. Lagtexten förbjuder inte cyklister på gågatan, men jag tolkar det som att det är olämpligt med cykeltrafik på en gågata.

Funktionshinder

Socialstyrelsen (2007a) definierar ett funktionshinder som en *begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen*. Jag tolkar det som att ett funktionshinder kan åtgärdas genom ändringar i den fysiska miljön.

Funktionsnedsättning

Socialstyrelsen (2007b) definierar en funktionsnedsättning som en *nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga som kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada. (...) Sådana sjukdomar, tillstånd eller skador kan vara av bestående eller av övergående natur*. Jag tolkar det som att en funktionsnedsättning är ett kroppsligt

tillstånd och alltså inte möjligt att påverka genom ändringar i den fysiska miljön.

Shared Space

Enligt Trafikverket (2011, s. 6) menas med Shared Space *(...) en plats som är ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter och ska inbjuda till mänsklig vistelse och rörelse i ett stadsrum för alla. Oskyddade och skyddade trafikanter ska använda platsen på förutbestämda villkor. Shared Space kan regleras med särskilda trafikregler*.

Jag tolkar Shared Space som en trafikerad yta som kan användas av alla trafikantgrupper, men där miljön ska uppmuntra till låga hastigheter och hänsyn till medtrafikanter. Shared Space-ytan kan, men behöver inte, regleras med en fartbegränsning.

Sociala aktiviteter

Enligt Gehl (2010, s. 158) kan sociala aktiviteter, eller möten, innebära både passiva kontakter som att bara se eller höra andra människor och aktiva kontakter som att hälsa på dem man möter, samtala med andra, delta i demonstrationståg eller liknande.

Stadsliv

Jag definierar stadsliv som människors sociala aktiviteter i stadsrummet. Jag anser att denna tolkning överensstämmer med Gehls, se *Stadsliv enligt Gehl* på föregående sida.

Trafikintegration

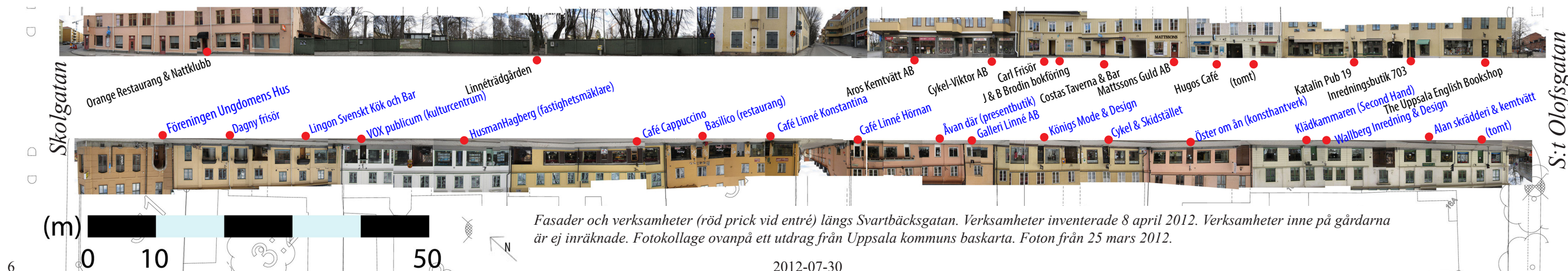
Att olika trafikslag blandas i samma gaturum.

Metod

Mitt arbete bestod av litteratursökning, inventering, samtala med sakkunniga samt analys och gestaltning.

Litteratursökning

I början av arbetet sökte jag generell information om Svartbäcksgatan samt om stadsliv. Jag läste sedan *Byer for men-*



Fasader och verksamheter (röd prick vid entré) längs Svartbäcksgatan. Verksamheter inventerade 8 april 2012. Verksamheter inne på gårdarna är ej inräknade. Fotokollage ovanpå ett utdrag från Uppsala kommuns baskarta. Foton från 25 mars 2012.

2012-07-30

Linnéa Johansson

nesker som var min huvudlitteratur. Efter att ha läst boken en gång, formulerade jag sex kategorier att strukturera Gehls tankar i: Trafiklösning, Att underlätta för fotgängaren, Skala och sinnen, Bottenvåningar, Zonering och Sittplatser.

Jag valde kategorierna utifrån vad Gehl tog upp i boken och vad jag ansåg var relevant för Svartbäcksgatan. Under resten av litteratursökningen utgick jag från dessa kategorier.

Eftersom Gehl (2010, s. 38) betonar vikten av att alla människor i samhället kan mötas i stadens offentliga rum, förutsatte jag att detta även gäller dem med olika typer av funktionsnedsättningar. Gehl gick inte djupare in på detta ämne, så därför sökte jag ytterligare litteratur om vad människor med olika funktionsnedsättningar ställer för krav på gaturummet. Jag letade också upp rekommendationer från bland andra Trafikverket, om hur gatumiljöer bör utformas.

Samtal med sakkunniga

För att få synpunkter på gatans trafikrelaterade förutsättningar vände jag mig till Rolf Sundbom (utredningsingenjör som arbetar med trafikstatistik) och Daniel Fritz (trafikplanerare med ansvar för cykelprojekt) på Uppsala kommun samt till Mario Rivera på Ramböll. Jag samtalade med Sundbom i telefon och mötte de andra två personligen. Jag hade förberett några frågor men samtalen leddes också in på andra aspekter, vilket gav mig mer bakgrundsinformation och idéer.

Till Fritz ställde jag frågor angående cykeltrafiken: Var den förekommer idag på och kring Svartbäcksgatan, om behovet av cykelparkeringar längs gatan och om hur gatan kan användas av cyklister i framtiden. Vi diskuterade också Shared Space-lösningar.

Sundbom frågade jag om trafikmängden på Svartbäcksgatan och om hur stor andel de olika trafikantgrupperna utgör på gatan. Sundbom kommenterade också gatans lämplighet som gångfartsgata.

Rivera var den som var mest insatt i mitt projekt. Vi diskuterade gatans lämplighet som gångfartsområde, samt gatan som en del av ett trafiksystem och han gav mig råd angående gatans mått, trafikräkning samt om hur olika trafikslag kan prioriteras.

Inventering

Jag besökte gatan dagtid vid fyra tillfällen i mars och april, och inventerade den efter kategorierna: Trafiklösning, Att underlätta för fotgängaren, Skala och sinnen, Bottenvåningar, Zonering och Sittplatser.

Som grund för inventeringen använde jag ett utdrag från Uppsala kommuns baskarta samt ett egentillverkat fasadkollage, där foton av gatans alla fasader fogats samman ovanpå baskartan. Jag noterade resultaten grafiskt eller i text.

Jag sökte även efter exempel på lämpliga möbler och markmaterial i utemiljöer i Uppsala och Stockholm.

Trafikräkning

Som en del av kategorin Trafiklösningar utförde jag en enkel trafikräkning. Den utfördes så att jag klockan 7-8 respektive 12-13 onsdagen den 4 april räknade hur många fotgängare respektive cyklister och bilister som passerade. Jag noterade även mitt generella intryck av trafikanternas beteende. Tidpunkterna valdes, på inrådan av Rivera², för att jag skulle stå där när trafiken var som störst under dagen.

Jag stod under inventeringen i ett hörn vid tvätteriet i korsningen Svartbäcksgatan och Linnégatan och tittade i riktning mot Skolgatan. Jag räknade alla trafikanter som färdades längs med Svartbäcksgatan, svängde in på Svartbäcksgatan från Linnégatan eller svängde in på Linnégatan från Svartbäcksgatan. Däremot räknade jag ej trafikanter som endast korsade Svartbäcksgatan. Vid båda tillfällena kom det så många trafikanter att jag ibland hade svårt att räkna alla. Därför är mätvärdena inte exakta, men de borde ge en överblick över trafikslagens fördelning, vilket jag ansåg vara tillräckligt som underlag för denna uppsats. Vädret var soligt under trafikräkningen.,

Analys och gestaltning

Jag analyserade resultaten av inventeringen genom att fundera på hur de, enligt Gehl (2010), för stadslivet negativa elementen på gatan skulle kunna förändras och vilka för stadslivet positiva element som behövde tillföras. Detta resulterade i tillämpningar av Gehls principer, vilka jag sedan omsatte i gestaltningsförslaget.

Under gestaltningsarbetet prioriterade jag att lösa de stora problem som jag fann under analysen av gatan. I skissarbetet utgick jag från fasadkollaget i kombination med primärkartan, eftersom de omgivande husens karaktärer och innehåll påverkar möjligheterna för stadsliv. Jag arbetade i plan och i sektion, både för hand och i Autocad. Resultatet färglades sedan i Photoshop.

För att kunna ge ett förslag till omgestaltning av Linnéträdgårdens fasad skapade jag också ett mer detaljerat fasadkollage av denna del, som jag sedan modifierade i Photoshop.

Resultat

Här samlas resultaten av litteratursökning, inventering, samtal och analys i de sex olika kategorierna Trafiklösning, Att underlätta för fotgängaren, Skala och sinnen, Bottenvåningar, Zonering och Sittplatser. Inom varje kategori sammanfattas först Gehls syn på ämnet, kompletterad med råd och föreskrifter gällande tillgänglig-

het. Under rubriken Situation Svartbäcksgatan följer sedan resultaten av litteratursökningen, inventeringen och samtalen kopplade till den aktuella kategorin samt en analys av denna information. I Min tillämpning i gestaltningen beskriver och motiverar jag min tillämpning av Gehls teorier i gestaltningen. Efter en genomgång av alla kategorier presenteras gestaltningen som analysen resulterade i.

Trafiklösning

Gehl (2010, s. 103) slår fast att det är viktigt att utgå från den mänskliga dimensionen när man utarbetar trafiklösningar i staden samt att fotgängare och cyklister ska kunna färdas tryggt, även om det rör sig om barn, äldre eller personer med funktionsnedsättningar.

Av olika trafikplaneringsprinciper förespråkar Gehl (2010, s. 245) två alternativ: Antingen byte från snabb till långsam trafik vid stadsgränsen eller trafikintegration med prioritering av fotgängarna. Till sist så skriver Gehl (2010, s. 104) att vilken grad av trafikintegration som kan tillämpas varierar från fall till fall och att huvudmålsättningen måste vara fotgängarnas faktiska och upplevda trygghet.

Enligt Trafikkontoret Stockholm (2008, s. 120) upplevs platser där bilar och fotgängare blandas på samma yta som otrygga av personer med synnedsättning, utvecklingsstörning eller hörselnedsättning. De anger också att ett gaturum utan nivåskillnader gör det svårt för synskadade att veta var gångbanan går över i körbana.

Trafikverket (2011, s. 15) menar att gångytor som är avgränsade från övriga trafikslag krävs för att barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar ska kunna förflytta sig tryggt. Här kan lösningen vara att dela upp gatan i en Shared Space-zon där alla trafikanter får röra sig och i fotgångarzoner, där endast fotgängare kan röra sig (Trafikverket 2011, s. 66).

För att prioritera fotgängarna på en gata med blandad trafik kan gatan göras till gångfartsgata (SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting 2010, s. 115).

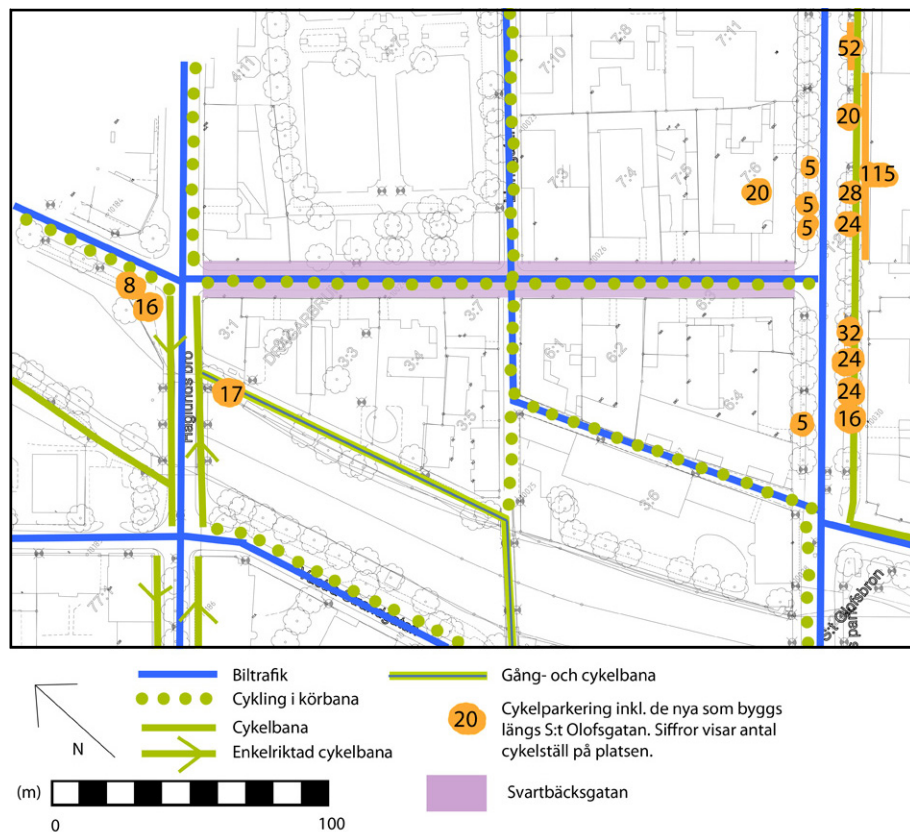
Situation Svartbäcksgatan

Det finns motordriven trafik som behöver tillgång till gatan. Dessa fordon är leverensbilar, sopbilar, taxibilar, boende på gatan samt turistbussar som ska kunna släppa av turister vid Linnéträdgården³. Tillgången på cykelleder och cykelställ redovisas i en karta på föregående sida.Vid trafikräkningen fick jag nedanstående resultat:

tidpunkt	trafikantgrupp	antal	andel av alla trafikrörelser
ons 4 april	Gående	168 st	25%
kl. 7.06-8.06	Cyklister	367 st	54%
	Bilar	145 st	21%
ons 4 april	Gående	703 st	61%
kl. 12.00-13.00	Cyklister	306 st	26%
	Bilar	151 st	13%

² Samtal med Mario Rivera (trafikplanerare) från Ramböll, 2012-04-03.

³ Samtal med Karin Åkerblom (processledare Stadsutveckling) och Tom Karlsson (gatu- och parkchef) från Uppsala kommun samt Michael Eriksson (enhetschef för Samhällsbyggnad) och Mario Rivera (trafikplanerare) från Ramböll, 2012-02-14.



Trafiksituationen runt gatan. Notera att det inte finns några cykelställ på gatan, trots att den är en viktig cykelgenomfart med många målpunkter. Källor: Uppsala kommun (2008), Ramböll Sverige AB & Uppsala kommun (2011) samt utdrag ur Uppsalas baskarta, Uppsala kommun.

Det man kan utläsa av trafikräkningen är att cyklisterna dominerade morgontrafiken, medan fotgängarna dominerade lunchtrafiken. På morgonen noterade jag att trafikanterna verkade mer målinriktade och att de flesta färdades ensamma. Vid lunchtid var det fler som stannade till under sin färd samt färdades i sällskap med andra. Detta tyder på att gatan används både som transportväg, till exempel av dem på väg till arbetet och som en plats för förströelse när det finns mer gott om tid. Bilarna utgjorde vid båda tillfällena en mindre del av trafikanterna även om de var vanligare på morgonen.

Enligt Rolf Sundbom⁴ finns det ingen aktuell statistik över gatan, men hans intryck är att mängden bilar som trafikerar gatan är låg. Mario Rivera⁵ menar att gatan är lämplig som gångfartsgata eftersom det är tätt mellan målpunkterna på båda sidor av gatan och genom att den är relativt smal, vilket skapar förutsättningar för tvärgående rörelser över gatan. Han bedömer även att gatans läge, som en fortsättning på gågatan och en koppling in till centrum, gör att det finns en kontinuerlig tillströmning av fotgängare på gatan. Rivera menar också att mer plats för fotgängarna inte kan beredas utan att gatan görs enkelriktad för biltrafik. Han framhåller att det inte kör så många bilar på gatan idag trots att biltrafiken är prioriterad och drar slutsatsen att antalet bilister ytterligare kommer att minska om

deras framfart försvåras vid en omgestaltning. Det senare anser även Daniel Fritz⁶.

Både Fritz och Rivera menar att det är nödvändigt att cyklisterna kan ta sig fram via Svartbäcksgatan, men att gatans karaktär, som en förlängning av stadskärnan, lämpar sig för en långsam cykeltrafik som inte behöver färdas på särskilda cykelbanor.

Min tillämpning i gestaltningen

Eftersom andelen bilar på gatan var låg och mitt syfte var att främja stadslivet valde jag att förbättra situationen för fotgängarna på bilisternas bekostnad. Därför utformade jag en lösning i form av trafikintegration på fotgängarnas villkor, eftersom cykeltrafiken och den obligatoriska motortrafiken var svåra att förena med en gågata.

Eftersom Gehl prioriterar fotgängarnas trygghet tog jag hänsyn till tillgängligheten i mitt förslag som innehåller en Shared Space-zon i mitten och fotgångarzoner på sidorna. Gatan är enkelriktad för biltrafik och reglerad som gångfartsområde. Shared Space-zonen är minst 4,5 m bred, vilket enligt Trafikverket (2010, ss. 27-32) möjliggör att en cyklist och en buss kan mötas.

Att underlätta för fotgängaren

Gehl (2010, s. 137) skriver att fotgängaren accepterar att gå längre sträckor ju intressantare gatumiljön är. Han hävdar också att situationer där en gata syns i hela sin längd bör undvikas. Istället förespråkar han lätt böjda gator. Om gatan ibland avbryts av torg blir den också indelad i mer överkomliga avsnitt som man kan avverka ett i taget, menar Gehl.

Det ska finnas gott om plats på trottoarerna och de ska inte vara belamrade med stolpar, skyltar och liknande saker som fotgängare kan gå in i (Gehl, 2010 ss. 132-133). Enligt Boverkets föreskrifter (BFS 2011:5, 7§) bör gångytorna vara två meter breda. Det krävs också att uteserveringar, stolpar, cykelställ, bänkar och liknande ska samlas i möbleringszoner (BFS 2011:5, 12§) samt att dessa ska särskiljas från gångbanan genom till exempel avvikande markbeläggning (BFS 2011:5, 7§). Enligt Trafikkontoret Stockholm (2008, s. 48) har Stockholms stad förbjudit lösa reklamskyltar i gatan och oavgränsade uteserveringar. De kräver bland annat att uteserveringen ska vara tydligt inhägnad med ett 90 cm högt staket eller liknande, att avgränsningen ska vara stabil och vinkelrät mot fasaden samt att den ska kunna kännas av en person med vit käpp (Trafikkontoret Stockholm u.å.). Svensson (2008, s. 310) menar att det bör finnas cykelställ där felparkerade cyklar annars kan utgöra ett hinder.

Enligt Gehl (2010, ss. 133-134) bör avbrott i gångbanan undvikas så långt som möjligt. Vid mindre infarter bör trottoaren korsa infarten istället för tvärtom. Korsningar med trafikljus ger långa avbrott i promenaden skriver Gehl (2010, ss. 134-135) och berättar att det har visat sig att trafikljus leder till att fotgängarna färdas

i klungor, vilket ger mer trängsel. Synskadades Riksförbund (2002) anser att övergångsställen bör vara signalreglerade eller åtminstone skyltade som övergångsställen för att synskadade personer ska kunna använda dem. De menar vidare att övergångsstället bör vara utformat med en kantsten på 6-8 cm höjd som skiljer gångbanan från körbanan samt med en avvikande markbeläggning och en stolpe som markör. De vill också att övergångsstället ska placeras vinkelrätt mot kantstenen i korsningar.

Gehl (2010, ss. 135-136) värnar om möjligheten till genvägar: Om målet syns bör fotgängaren kunna ta den rakaste vägen, utan att hindras av staket, höjdskillnader eller annat.

Gatans beläggning ska vara jämn och halsäker skriver Gehl (2010, s. 143). Han föreslår också att kullersten kan kompletteras med band av flat granitsten, så att även den rullande trafiken kan ta sig fram. Till sist betonar Gehl att beläggningen ska vara säker året runt, vilket gynnas genom att man om vintern prioriterar snöröjningen på de välanvända gågatorna framför den på bilgatorna.

Situation Svartbäcksgatan

Gatan är rak och därmed genomsiktlig i hela sin längd. Detta kan inte påverkas annat än genom att byggnaderna flyttas eller att gatan byggs igen. Därför valde jag att istället bryta siktlinjerna med hjälp av möblering, cykelställ, sittplatser och planteringskärl.

Trottoaren var på flera ställen svårframkomlig på grund av objekt som stod i vägen, främst reklamskyltar men också stolpar och felparkerade cyklar. Uppsala kommuns skyltprogram (Uppsala kommun 1999) fokuserar på de estetiska aspekterna av skyltning och tar inte upp tillgänglighetsfrågorna kopplade dit. Genom att skapa och följa upp ett nytt skyltprogram skulle kommunen kunna minska den olämpliga skyltningen på gatan. Nya formella cykelparkeringar bör ordnas för att minska felparkerandet. Detta kan också locka fler cyklisterna till att göra uppehåll på gatan.

Utanför caféerna och vissa restauranger på gatan fanns uteserveringar som saknade avgränsningar. Uteserveringarna var placerade intill fasaden, vilket är ett attraktivt läge för sittplatser, se avsnittet Zonering. Nackdelen med denna placering är att uteserveringarna tar upp plats på trottoaren och blir ett hinder för människor som har svårt att orientera sig. Det senare kan motverkas genom att uteserveringarna inhägnas med staket.

Vad gäller trafikljus så fanns de i den del av gatan som vetter mot S:t Olofsgatan, men efter inventeringen så har korsningen byggts om, se illustrationer på nästa sida. Att använda trafikljus eller inte i korsningen är en fråga om att prioritera att göra korsningen lättanvänd för exempelvis personer med orienteringssvårigheter eller för personer med fullt fungerande orienteringsförmåga. Jag bedömde att målet att gynna tvärrörelserna över Svartbäcksgatan och gatans gångfartsreglering motiverade frånvaron av trafikljus i mitt gestaltungsförslag.

⁴Telefonsamtal med Rolf Sundbom (projektingenjör) från Uppsala kommun 2012-03-26.

⁵ Samtal med Mario Rivera (trafikplanerare) från Ramböll, 2012-04-03.

⁶ Samtal med Daniel Fritz (trafikplanerare) från Uppsala kommun, 2012-04-12



Så här såg korsningen ut innan den byggdes om. Notera staketet och trafikljusen. 7 april 2012.



Korsningen med S:t Olofsgatan var i maj 2012 under ombyggnad. Den nya korsningen är i nivå med gångbanorna och staket och trafikljus är borttagna (Uppsala kommun 2011b).



Korsningen med Linnégatan vidgar gaturummet. Vy mot öst respektive väst. Trottoaren avbryts av Linnégatans nordöstra utfart. Ytan utanför tvätteriet i den vänstra bilden ägs av en bostadsrättsförening och brukar belamras av felparkerade cyklar⁷. 20 april respektive 8 april 2012.



Markbeläggningen består av asfalt i körbanan och 35 x 35 cm stora grå betongplattor på trottoaren. En kantsten av granit med måtten 60 x 130 cm och med höjd mot gatan på mellan 5 och 10 cm skiljer trottoaren från körbanan. Trottoaren har satt sig på en del ställen. 13 april 2012.

Linnégatan gör avbrott i Svartbäcksgatans trottoar och gatornas körbanor knyts ihop. Detta ansåg jag gynna fordonstrafiken mellan gatorna på fotgängarnas bekostnad, varför mötet mellan gatorna omformades i mitt förslag.

Min tillämpning i gestaltningen

I mitt förslag har gatan möbleringszoner, där sittplatser, planteringskärar, stolpar, cykelparkeringar och dylikt är samlade. Genom att deras avstånd till fasaderna varierar försvåras bilarnas framfart samtidigt som gatan känns mer slingrande. Genom att flytta om planteringskärarna kan gatans bredd och tillgänglighet för motorfordon förändras. Uteserveringar är utformade enligt de regler som Trafikkontoret Stockholm satt upp. På ytan vid tvätteriet finns en ny plats med konst och soffor.

Jag valde att utjämna höjdskillnaden mellan trottoaren och körbanan för att underlätta tvärgående rörelser över gatan. Markbeläggningen är utbytt till en som skiljer sig från asfalt i utseendet, vilket tar bort känslan av att gatans mittparti i första hand är till för fordonstrafik. Markbeläggningen är jämn och halksäker. Denna markbeläggning läggs ända ut till Svartbäcksgatans fasadlinje vid korsningen med Linnégatan, vilket skapar en känsla av att Svartbäcksgatans långsamma trafik prioriteras framför Linnégatans fordonstrafik.

Gränserna mellan gångzonen, Shared Space-zonen och möbleringszonen markeras med en avvikande markbeläggning för att de ska kunna upptäckas av personer med orienteringssvårigheter.

Skala och sinnen

Gehl (2010) skriver mycket om vikten av att gestalta stadsrum i en mänsklig skala. Med det menar han en skala som är anpassad till den mänskliga kroppens mått, sinnen och sätt att röra sig.

Människan rör sig lättast framåt i gångfart, hon har ögon, öron och näsa orienterade framåt (Gehl 2010, s. 43), hennes synfält är bredast åt sidorna och mindre uppåt och nedåt, att titta ned är dock lättare än att titta upp (Gehl 2010, ss. 48-49) Det här får bland annat till konsekvens, skriver Gehl, att vi kan uppleva låga byggnader på nära håll, men höga byggnader, i sin helhet, först på avstånd.

Vidare skriver Gehl (2010, s. 44) att olika typer av möten är möjliga på olika avstånd, vilket grundar sig i hur lång räckvidd

våra sinnen har. På 100 meters avstånd är det möjligt att se rörelser och kroppshållning i stora drag, på 50-75 meters avstånd kan en person kännas igen, på 22-25 meters avstånd kan ansiktsdrag och dominerande känslor avläsas, på 20-25 meters avstånd kan kortare meningar utväxlas och på sju meters avstånd är det möjligt att föra nyanserade samtal (Gehl 2010, ss. 44-45). Gehl (2010, s. 43) nämner också att samtal på kortare avstånd får en högre grad av intimitet ju närmare varandra de samtalande befinner sig.

För att människor ska känna sig trygga nog att kommunicera krävs att det är möjligt att röra sig mellan olika samtalsavstånd, det måste finnas rum att ”backa ur” ett samtal (Gehl 2010, ss. 59-60). Å andra sidan menar Gehl att det inte får finnas för mycket plats om sociala kontakter eftersträvas.

Gehl (2010, s. 63) nämner också att småskaliga stadsrum upplevs som varma, personliga och intensiva, medan storskaliga, detaljfattiga miljöer upplevs som opersonliga, formella och kyliga.

Hastigheten vi färdas i påverkar också hur många intryck vi hinner ta in längs vägen. Gehl (2010, s. 52) skriver att människan vid gånghastighet (4-5 km/h) hinner uppleva både helhet och detaljer i sin omgivning, vid löphastighet (10-12 km/h) och cykelhastighet (15-20 km/h) kan sinnen också behålla kontakten med omgivningen och händer det för mycket runtomkring saktar man farten. Vid bilfärd i 50 km/h och uppåt minskar dock möjligheterna att uppfatta detaljer i omgivningen drastiskt skriver Gehl (2010, s. 53). Han drar slutsatsen att arkitektur som är anpassad för bilism därför upplevs som enförmig och tröttsam för fotgängare.

Situation Svartbäcksgatan

De flesta hus längs gatan har två våningar och en vindsvåning.

Husens låga höjd möjliggör kontakt mellan personer på gatan och personer på de övre våningarna, till exempel genom att någon öppnar ett fönster eller går ut på balkongen.

Gaturummet är 12-13 meter brett mellan husväggarna, vilket gör att även människor som befinner sig på varsin sida av gatan kan avläsa varandras känslor och utväxla korta meningar. Dock så upplevde jag gatan som ganska bred när jag stod på trottoaren och tittade i dess längsriktning, vilket kan bero på att husen är låga.

Idag är hastighetsgränsen 50 km/h, vilket möjliggörs av att körbanan är relativt bred, cirka 6,5-7 m.



Inventering av kontakten mellan ute och inne längs Svartbäcksgatan. Inventeringen är utförd 8 april 2012 ovanpå fasadkollaget, jämför med s. 6.

⁷ Samtal med Karin Åkerblom (processledare Stadsutveckling) och Tom Karlsson (gatu- och parkchef) från Uppsala kommun samt Michael Eriksson (enhetschef för Samhällsbyggnad) och Mario Rivera (trafikplanerare) från Ramböll, 2012-02-14.

Min tillämpning i gestaltningen

Genom att en större del av gatan tas i anspråk för fotgängare och möblering kommer gatan att kännas mer småskalig än idag. En hastighetssänkning till gångfart medför att man lättare tar in variation och detaljer i gaturummet.

Bottenvåningar

Gehl (2010, s. 86) framhåller bottenvåningarnas betydelse för gaturummet, eftersom det är de som finns i människors synfält när de rör sig på stadens gator. Därför anser Gehl (2010, s. 87) att aktiva och intressanta bottenvåningar är viktiga för upplevelsen av staden.

Gehl (2010, s. 87) nämner också att undersökningar har visat att människans sinne behöver stimuleras ofta, var fjärde till var femte sekund är lagom. Om den stimulansen består av att fasaden byter karaktär så uppnås den önskade frekvensen vid en fasadlängd på fem-sex meter, om betraktaren rör sig i gångfart, skriver Gehl.

Gehl (2010, s. 88) ger fler kriterier för att fasader ska upplevas som intressanta. Till att börja med är en lodrät relief på fasaden att föredra eftersom den, till skillnad mot en vågrät relief, hjälper till att visuellt dela upp promenaden i kortare stycken. Sedan nämner han att det bör finnas många olika typer av byggnader med olika innehåll och utseende och detaljrikt utformade fasader, för att skapa variation. Transparenta fasader med fönster eller öppningar och många dörrar hjälper till att skapa kontakt mellan ute och inne, menar han.

Situation Svartbäcksgatan

Nästan alla fasader är längre än vad Gehl rekommenderar. Den kortaste är 5 m och resterande husfasader mellan 10 och 37 m. Fasaden mot Linnéträdgården är längst med en längd på 64 m. Däremot finns det flera butiker på en husfasad, vilket ger variation i skyltfönstrens karaktär. Enformigast och minst transparent är sträckan vid Linnéträdgården, se inventering på föregående sida. Även sträckan vid Orange är enformig på grund av neddragna rullgardiner och tillbommade dörrar och vid Ungdomens hus gör fönstrens höga placering att transparensen är låg.

Vad gäller lodräta och vågräta fasadmönster så finns det några få tydliga exempel på detta. Annars så upplevde jag också att lodräta element som fönster, portar och stuprör kan ge samma effekt som ett lodrätt fasadmönster.



Vid Carl Frisör bildar fasadens relief ett lodrätt mönster som främjar uppehåll på platsen. På det vita huset närmast S:t Olofsgatan finns ett tydligt horisontellt mönster som manar till framåtrörelse. 30 maj respektive 13 april 2012

Min tillämpning i gestaltningen

Den viktigaste åtgärden i förslaget är att öka transparensen och variationen vid planket mot Linnéträdgården.

Andra idéer jag fick var att näringsidkarna längs gatan kan öka transparensen i fasaderna genom att inte använda rullgardiner, att skyltar som hänger ut från fasaden hjälper till att skapa variation för ögat och att långa fasader med betoning på det horisontella skulle kunna delas upp visuellt med hjälp av klätterväxter som bildar lodräta element.

Zonering

En annan sak som Gehl (2010) lägger vikt vid, är övergången mellan privat och offentligt, som bör ske gradvis. Ett exempel är när bostadshus har förgårdar eller terasser mot gatan. Denna halvprivata zon blir då en brygga mellan den privata och den offentliga sfären som möjliggör sociala kontakter mellan de boende och förbipassande (Gehl 2010, ss. 92-93).

Gehl (2010 s. 147) har också sett att människor som uppehåller sig på en plats gärna söker sig till rummets kanter. Han beskriver kantzonens fördelar: Man har rummet framför sig och därmed god överblick över vad som sker, man har skydd i ryggen, man är inte i vägen för någon och man känner sig inte lika utsatt som om man står fritt i rummet. Han nämner även att kantzonen brukar ha ett bättre lokalklimat.

En attraktiv kantzon behöver enligt Gehl (2010, s. 149) innehålla element som man kan stå intill eller luta sig mot såsom kolonner, nischer, pollare eller hörn. Han skriver också att nischer och inbuktningar i väggen är särskilt attraktiva, då de utöver skydd mot väder och vind skapar en halvprivat eller halvoffentlig zon.

Situation Svartbäcksgatan

Svartbäcksgatans halvprivata och halvoffentliga zoner består av balkonger, uteserveringar och nischer eller liknande, se fotografier nedan samt inventering längst ner på denna sida. Stadslivet kan gynnas genom att kantzonen utnyttjas än mer och att fler halvoffentliga zoner skapas.



Uteserveringarna kan sägas bilda en halvoffentlig zon, speciellt om de har en markis som bildar tak. Endast ett av husen har balkonger. 13 april 2012.



Nischen vid entrén till Ungdomens hus har en halvprivat karaktär med möjlighet till avskildhet. Det finns till och med två sittplatser i den. 8 april 2012.



Öppningarna till innergårdarna bildar mer avskilda rum dit man kan dra sig undan. 13 april 2012.



Papperskorg, stuprör och elskåp är exempel på objekt i kantzonen. 8 april 2012.

Min tillämpning i gestaltningen

Eftersom förslaget är att minska den motorburna trafiken på gatan blir utemiljön tystare och luften renare, vilket bör uppmuntra de boende på gatan att öppna fönstren och vistas på balkongerna.

Genom att uteserveringarna utökas ökar känslan av rum i rummet. Kantzonen utnyttjas vid Linnéträdgården och fler halvoffentliga zoner tillkommer med hjälp av sittplatser, växtlighet och variation i fasaderna.

Sittplatser

En attraktiv sittplats bör enligt Gehl (2010, ss. 150-151) gärna vara placerad i en av rummets kanter, med skydd i ryggen och god överblick, helst utsikt mot andra människor, men också gärna mot vatten, grönska, vackra vyer, fin arkitektur eller konstverk.



Skolgatan

S:t Olofsgatan

Nischer / öppningar till innergårdar som fungerar som halvoffentliga rum.



Objekt i kantzonen, att luta sig mot / stå vid.

Balkong.

Inventering av halvoffentliga rum längs gatan och objekt i kantzonen. Inventering utförd 8 april 2012 ovanpå fasadkollaget, jämför med s. 6. Inventeringen gjordes innan uteserveringarna öppnat för säsongen.

Gehl (2010, s. 151) delar in sittplatserna i två typer: primära och sekundära. Han skriver att de primära är egentliga sittmöbler, som bänkar och stolar, medan de sekundära är sådant som primärt har andra funktioner än sittplatser, till exempel socklar, trappor, stenar och pollare. De sekundära sittplatserna är ett värdefullt komplement när man bara vill slå sig ner en stund eller när alla bänkar är upptagna. Gehl menar att barn och ungdomar är mest benägna att utnyttja sekundära sittplatser, därför bör de primära sittplatserna tillgodose de äldres behov.

De primära sittplatserna ska vara bekväma, ha rygg- och armstöd, vara av ett material som inte blir kallt, det vill säga hellre trä än sten (Gehl 2010, s. 154). De bör också vara bekväma och vattenavvisande (Gehl 2010, s. 152). Lösa stolar har enligt Gehl (2010, s. 155) den fördelen att de går att flytta till valfria lägen och konstellationer, efter social situation och klimat och de kan också tas bort när vintern kommer. Enligt Boverkets föreskrifter (BFS 2011:5, 15§) bör sittplatser på allmän plats ha rygg- och armstöd, en sitthöjd på 0,45 – 0,50 m och armstödhöjd på 0,70 m. Det står även att armstödet bör nå förbi sitsen och ha en greppvänlig framkant samt att sittplatserna bör placeras vid sidan av gångytan och att det bör finnas plats för en rullstol bredvid sittplatsen.

En låg ljudnivå är också en förutsättning för en trivsamt sittplats (Gehl 2010, s. 165). För att bänkar ska uppmuntra till sociala kontakter bör de inte stå i långa rader, utan snarare i ”samtalslandskap”,

där de sittande är vända mot varandra. Gehl tar som exempel två bänkar som står i en lite öppen vinkel mot varandra och har ett bord emellan. Den lösningen medger att man kan välja om man vill sitta tillsammans eller var för sig (Gehl 2010, s. 165). Vad gäller uteserveringar så menar Gehl att de ger människor ett bra skäl att se på folklivet samt att uppehålla sig i stadens uterum längre än de kanske annars skulle gjort (2010, ss. 156-157).

Situation Svartbäcksgatan

Uteserveringarnas stolar är de enda primära sittplatser som finns på gatan. Jag såg ingen använda någon sekundär sittplats, men möjliga sådana skulle kunna vara fönsterbräden, elskåp, räcken och trappsteg som finns vid gatan.

Min tillämpning i gestaltningen

I förslaget har fler primära sittplatser som riktar sig till allmänheten

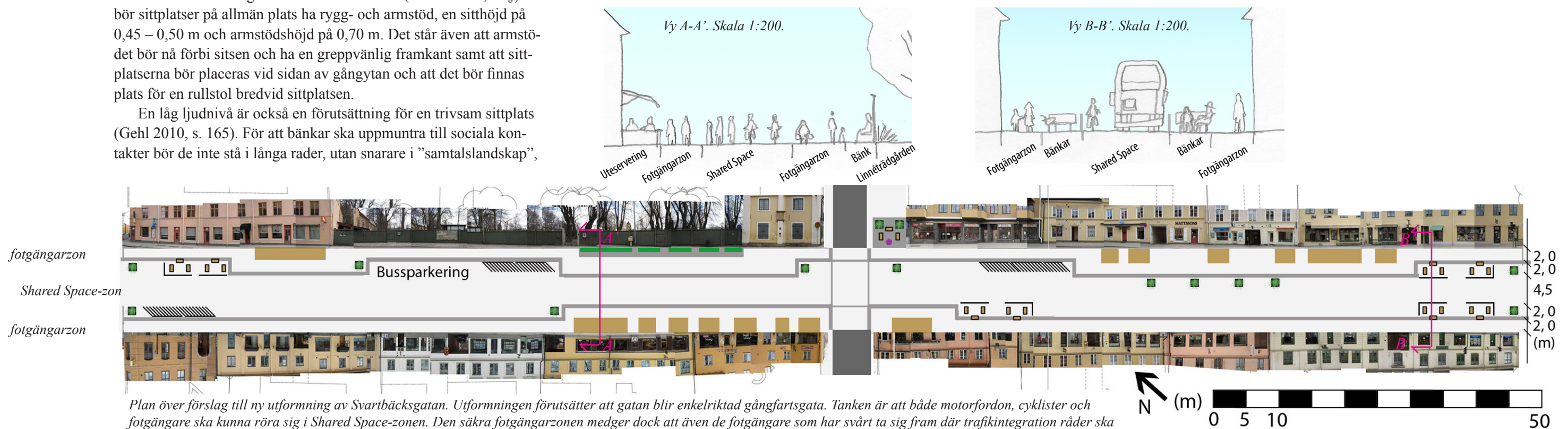
(och inte bara till cafébesökare) tillförts, varav en del är placerade i kantzonen. Dessa sittplatser är tillgänglighetsanpassade och bekväma. Jag valde bort lösa stolar med tanke på trafiksäkerheten.

En minskning av biltrafiken leder till en lägre bullernivå, vilket gör sittplatserna mer attraktiva.

En avsmalning av körbanan ger mer plats både för primära och sekundära sittplatser.

Gestaltning

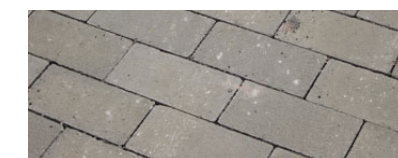
Nedan och på nästa sida redovisas resultatet av gestaltningen.



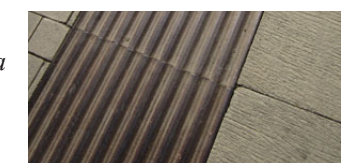
- **Markmaterial 1**
Består av en jämn marksten.
- **Markmaterial 2**
Avviker i färg och struktur från markmaterial 1, vilket gör det lättare att orientera sig och signalerar till bilar och cyklar att de ska hålla sig i mitten. Möjligtvis kan det fungera som en gränsmarkering även för synskadade.
- **Asfalt**
- **Cykelställ 45°**
Uppdelade på tre platser, vilket ger möjlighet att parkera längs hela gatan. Delen mot S:t Olofsgatan försörjs istället av de många cykelställena som finns på den gatan. Genom att ställen är snedställda tar de bara upp 1,5 m av gatans bredd.

- **Uteserveringar**
Placerade i kantzonen för att vara attraktiva sittplatser. Serveringarna tar upp 2 m av gatans bredd och omges av staket.
- **Bänk vid plank**
Bänkar vid Linnéträdgårdens plank har placerats i kantzonen i söderläge.
- **Sittgrupp**
Består av tre tillgänglighetsanpassade 2-sitsiga bänkar och har ett skyddande räcke mot Shared Space-zonen.

- **Konstverk**
Placeras utanför tvätteriet vid Linnégatan för att ge platsen identitet. Genom att tillföra någonting vid ytan vid tvätteriet minskar risken att cyklar felparkeras här.
- **Planteringskärl**
Kan flyttas och användas för att smalna av gatan eller hindra fordonspassage. Planteringarna kan även ge gatan identitet och associera till Linnéträdgården.



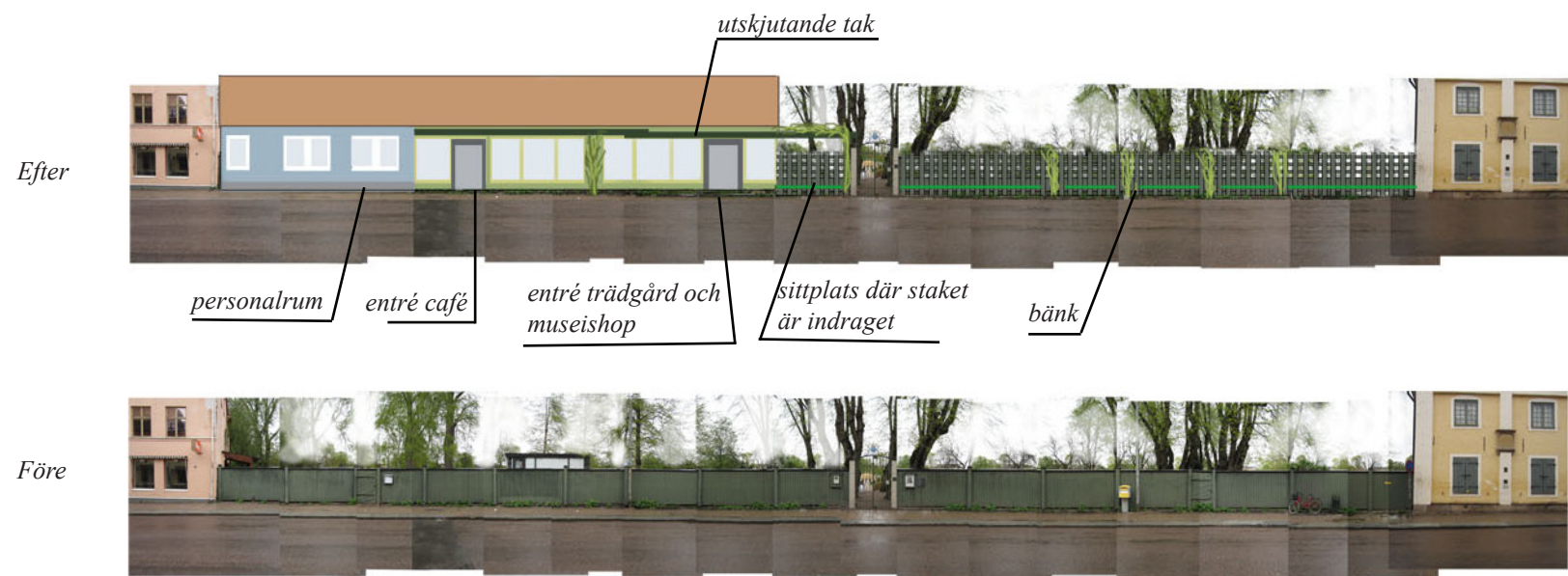
Exempel på lämpligt Markmaterial 1. Slät betongmarksten på Ulls väg, Ultuna. 2012-05-24



Exempel på Markmaterial 2. Gjutjärnsplatta på Dragarbrunnsgatan. 2012-05-29



Exempel på en tillgänglighetsanpassad bänk vid väg 288 (bushållplatsen vid korsningen med Vittulbergsvägen). Lägg märke till det förlängda och greppvänliga armstödet.



Skiss på ny fasad mot Linnéträdgården. Skala 1:400. Nya servicebyggnader läggs med fasaden mot gatan för att göra promenaden förbi trädgården mindre monoton än idag. Fönster ger möjlighet till social kontakt mellan dem som vistas i byggnaderna och dem som vistas på gatan. Planket blir till ett staket med mellanrum mellan brädorna så att man kan se in i trädgården. Klängväxter på staketet ger variation och bildar lodräta element. En lång bänk i ett soligt läge vid planket skapar en ny uppehållsplats. Vid den gröna byggnaden finns ett utskjutande tak som fortsätter en bit utanför byggnaden. Mellan den gröna byggnaden och grinden flyttas staketet inåt och en mer avskärmad sittplats under tak bildas.

Diskussion

Hur kunde man då använda *Byer for mennesker* vid omgestaltningen av ett gaturum där målet var att främja stadslivet?

Sammantaget tycker jag att Gehls teorier gick lätt att omvandla till en manual som gav inspiration under inventering och analys, för att få upp ögonen för det mänskliga perspektivet, men för att ta steget från analys till en realistisk gestaltning, vilket jag bara påbörjat i denna uppsats, behövdes fler perspektiv än Gehls.

De övriga perspektiv som jag till viss del undersökte i denna uppsats var trafikplanerarnas och Trafikverkets samt tillgänglighetsperspektivet.

Konflikter mellan olika mål med gestaltningen

Under arbetets gång blev det tydligt för mig att Gehls råd för stads- livsfrämjande ibland stod i konflikt med tillgängligheten. Till exempel förespråkar han trafikintegration, vilket som nämnts ofta är problematiskt för vissa grupper av människor med funktionsnedsättningar samt för barn och äldre. Dessutom förespråkar han gator utan nivåskillnader och utan trafikljus, lösningar som gör det svårt för synskadade att orientera sig och korsa gatan.

Efter vad jag kunde utläsa av min litteratursökning finns det också en konflikt mellan tillgänglighet och trafikintegration rent

generellt. Detta märktes i gestaltningsarbetet på att jag hade svårt att använda Shared Space som ett medel för att främja stadslivet och samtidigt skapa en tillgänglig gata. Ett exempel var att jag valde att dela upp gatan i Shared Space-zoner och gångzoner. Detta skulle kunna leda till att bilister och fotgängare tolkar Shared Space-delen som en körbana, vilket skulle påverka stadslivet negativt. Ett annat exempel var att jag inte fann någon lösning på hur förslaget skulle kunna erbjuda alla människor ett säkert sätt att korsa gatan om det inte fanns riktiga övergångsställen, vilket inte förknippas med Shared Space och är svårt att lösa utan nivåskillnader.

Gatans estetiska uttryck kom också i skymundan i arbetet. Den oregelbunda placeringen av gränsen mellan gatans olika zoner i förslaget skapade en markbeläggning som skulle kunna uppfattas som rörig. Detta kunde ha lösts genom att flytta ut uteserveringarna till möbleringszoner mellan gångzon och Shared Space-zon, men då hade det attraktiva läget i kantzonen inte utnyttjats. Det vore intressant att undersöka om det har bedrivits någon forskning för att jämföra olika trafiklösningar med avseende på tillgänglighet, estetiskt uttryck och funktion för att främja stadsliv.

Eventuella felkällor i metoden

Metoden som jag använde mig av hade vissa brister. Eftersom jag använde mig av enskilda personers åsikter i form av de muntliga källorna kan jag ha dragit felaktiga slutsatser om Svartbäcksgatans förutsättningar ifall de personer jag pratade med hade gjort felaktiga bedömningar. Mina analyser av gatan kan också ha varit otillräckliga, eftersom de byggde på min subjektiva uppfattning. Trafikräkningen kan vara missvisande då det gäller fördelningen mellan de olika trafikslagen, eftersom jag bara räknade antalet bilar och inte antalet personer som färdades i bilarna.

Även om mitt arbete ger ett svar på frågeställningen skulle man kunna få många andra svar om fler personer testade samma sak vid fler tillfällen.

En lärdom

En lärdom som jag dragit av arbetet med uppsatsen är att vilka perspektiv en landskapsarkitekt utgår från spelar en avgörande roll för både inventering, analys och gestaltning. För att kunna komma till genomförbara lösningar behöver vi se och använda oss av många olika perspektiv. Detta är ett motiv för oss att skapa en bredd i våra kunskaper, både så att vi vidgar vårt eget perspektiv och så att vi vet när vi måste efterfråga andras synsätt.

Referenser

- Eniro (u.å.) Kartsök. Sökord: Uppsala. [elektronisk] Tillgänglig: <http://kartor.eniro.se/> [2012-05-06]
- Gehl, J. (2010) *Byer för människor*. Köpenhamn: Bogvaerket
- Guwallius, K. (u.å.) *Jan Gehl: God arkitektur är alltid ett samspel mellan form och liv*. [elektronisk] Artikel på Moviums hemsida. Tillgänglig: <http://www.movium.slu.se/nyheter/lasmer.cfm?520> [2012-03-30]
- Naturvårdsverket (2012) *Hållbar utveckling*. [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Start/Sveriges-miljomal/Ett-hallbart-samhalle/Hallbar-utveckling/> [2012-07-04]
- Ramböll Sverige AB & Uppsala kommun (2011) *S:t Olofsgatan*. Förfrågningsunderlag. Utrustnings- och ytskiktsplan. Ritningsnummer: SG1481415 & SG1481416.
- Sida (2009) *Visste du detta om urbanisering?* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.sida.se/Svenska/Bistand--utveckling/Globala-utmaningar/Visste-du-detta-om-urbanisering/> [2012-07-04]
- SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting (2010) *GCM-handbok, Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. [elektronisk] Tillgänglig: http://brs.skl.se/brsbibl/kata_documents/doc39785_1.pdf [2012-03-23]
- Socialstyrelsen (2007a) *Socialstyrelsens termbank*. Sökord: funktionshin-der. [elektronisk] Tillgänglig: <http://app.socialstyrelsen.se/termbank/ViewTerm.aspx?TermID=4182> [2012-04-24]
- Socialstyrelsen (2007b) *Socialstyrelsens termbank*. Sökord: funktionsnedsättning. [elektronisk] Tillgänglig: <http://app.socialstyrelsen.se/termbank/ViewTerm.aspx?TermID=3594> [2012-04-24]
- Svensson, E. (2008) *Bygg ikapp. För ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning*. Stockholm: AB Svensk Byggtjänst
- Svensson, J. (2010) Livet går före formen. *Sydsvenskan*. [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.sydsvenskan.se/kultur-och-nojen/livet-gar-fore-formen/> [2012-05-01]
- Synskadades Riksförbund (2002) *Övergångsställen*. [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.srf.nu/Global/Infomaterial/Offentlig%20miljo/overgangsstillen.pdf> [2012-04-20]
- Trafikkontoret Stockholm (2008) *Stockholm – en stad för alla. Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö*. [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Trafikkontoret/En-stad-for-alla/Du-som-arbetar-med-tillganglighet/Handboken---riktlinjer-och-foreskrifter/> [2012-04-16]

- Trafikkontoret Stockholm (u.å.) *Uteserveringar för alla*. [elektronisk] Tillgänglig: <http://foretag.stockholm.se/upplatelser\tillgangliga-uteserveringar> [2012-04-27]
- Trafikverket (2010) *Vägars och gators utformning, VGU*. [elektronisk] Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Vag/Utformning-av-vagar-och-gator/Vagar-och-gators-utformning/Vagar--gators-utformning\Sektion\tatort-gaturum\03_dimensionerande_trafikanter_och_trafiksituationer.pdf [2012-04-18]
- Trafikverket (2011) *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*. [elektronisk] Tillgänglig: http://www.fot.se/documents/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf [2012-04-20]
- Uppsala kommun (1999) *Omskyltning, skyltprogram för Uppsala stadskärna*. Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Bostad_o_byggande/skyltprogram.pdf [2012-07-18]
- Uppsala kommun (2008) *Cykelkarta 2009, Uppsala*.
- Uppsala kommun (2010) *Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun*. Antagen handling. [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/sv/Boendemiljotrafik/Stadsutveckling--planering/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-2010/> [2012-05-04]
- Uppsala kommun (2011a) *Detaljplan för del av kv Örtedalen, Uppsala kommun*. Tjänsteskrivelse, Planuppdrag. [elektronisk] Tillgänglig: <http://kartor.uppsala.se/scripts/hsrun.exe/extwebb/dynamiskt2/MapXtreme.htm;start=PutPDFDoc?File=111117143513826.pdf&Path=e:\staticweb\diarkdoc\&quitSession=True&FileFormat=.pdf> [2012-03-21]
- Uppsala kommun (2011b) Nu byggs S:t Olofsgatan om. *Trafiknytt*. Juni 2011. [elektronisk] Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Trafik_o_gator/Trafiknytt_juni_2011_3.pdf [2012-03-20]